

VŠB - Technická univerzita Ostrava

Fakulta stavební

Katedra městského inženýrství

Moravská Ostrava – revitalizace v okolí Bauhausu

Moravian Ostrava – revitalization of locations around the Bauhaus

Student:

Vladimíra Brzezínová

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Jiří Kalvach

Ostrava 2016

Zadání bakalářské práce

Prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci včetně příloh vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě 2. 5. 2016

Vladimíra Brzezinová

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji:

- byl jsem seznámen s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. - autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- беру на вѣдомі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠBTUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- беру на вѣдомі, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě dne 2. 5. 2016

.....

Anotace

Moravská Ostrava – revitalizace v okolí Bauhausu

Bakalářská práce řeší návrh územní studie lokality kolem bývalého hobby marketu Bauhaus, bývalých městských jatek a jejich přilehlých ploch, které se nachází v městském obvodu Moravská Ostrava. Přes značný historický význam se památkově chráněný objekt městských jatek i jeho okolí nachází ve velmi žalostném stavu.

Práce řeší nové využití obou výše zmíněných objektů s důrazem na efektivní návrh okolních ploch, návrh statické dopravy a napojení na technickou infrastrukturu, a to ve dvou variantách. V návrhu je do prostoru objektu městských jatek umístěna veřejná knihovna s městským archivem. V jedné variantě je pro objekt bývalého Bauhausu zvoleno využití parkovacího domu, v druhé centrum volného času. Jedna z variant posuzuje také možnost umístění staveb pro bydlení. Okolní plochy jsou navrženy jako zelené plochy s funkčním využitím parku pro zvýšení komfortu obyvatel okolí. Cílem bakalářské práce je navržení kompaktního areálu pro využití volného času uživatel všech věkových kategorií.

Annotation

Moravian Ostrava – revitalization of locations around the Bauhaus

The bachelor thesis solves a regional study of the site around the former Bauhaus hobby market, the former municipal slaughterhouse and adjoining areas, which are located in the city district of Moravská Ostrava. Despite considerable historical importance the protected landmark municipal slaughterhouse and its surroundings is in a very deplorable condition.

The thesis addresses new uses for both of the subjects mentioned above with an emphasis on the efficient design of the surrounding surfaces, the design of static traffic and connection to the technical infrastructure, all of this in two variants. The proposal is to place the public library with the city archive into the municipal slaughterhouse. In the first variant, the building of the former Bauhaus is to be used for a garage building while in the second variant leisure center is considered. One of the variants evaluates the possibility of placement of the apartments. The surrounding areas are designed as green areas with functional use as a park to increase the comfort of local residents. The aim of the thesis is to propose a compact complex for leisure for users of all ages.

Obsah:

SEZNAM ZKRATEK A SYMBOLŮ.....	1
1 ÚVOD	2
2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA	3
2.1 Územní plánování.....	3
2.1.1 Cíle územního plánování	3
2.1.2 Úkoly územního plánování	4
2.2 Územní studie	4
2.3 Územní plán.....	5
2.4 Limity využití území	5
2.5 Plochy občanského vybavení.....	5
2.6 Statická doprava	6
2.7 Technická infrastruktura.....	6
2.8 Hromadné garáže	7
2.8.1 Požadavky na funkční prvky.....	7
2.9 Veřejná knihovna.....	8
2.10 Polyfunkční dům.....	9
2.11 Park.....	9
3 SPECIFIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ.....	10
3.1 Základní charakteristiky lokality	10
3.2 Historie Moravské Ostravy.....	10
3.3 Městská jatka v Ostravě.....	12
4 ANALYTICKÁ ČÁST	16
4.1 Vymezení řešeného území.....	16
4.2 Vazba na územní plán.....	16
4.2.1 Plochy občanského vybavení.....	17
4.2.2 Plochy smíšené - bydlení a občanské vybavení.....	18
4.3 Limity využití území	19
4.4 Vazba řešeného území na katastrální mapu a majetkoprávní vztahy	20
4.5 Rekapitulace poznatků o vymezeném území.....	20
5 NÁVRHOVÁ ČÁST	22

5.1	Varianta č. 1	22
5.1.1	Napojení na dopravní infrastrukturu	24
5.1.2	Napojení na technickou infrastrukturu	24
5.1.3	Městský mobiliář a zeleň	25
5.2	Varianta č. 2	25
5.2.1	Statická doprava	25
5.2.2	Městský mobiliář a zeleň	27
6	EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ	28
6.1	Ekonomické zhodnocení pro variantu č. 1	28
6.2	Ekonomické zhodnocení pro variantu č. 2	30
7	ZÁVĚR	32
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	33
	SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK	35
	SEZNAM PŘÍLOH A VÝKRESŮ	36

SEZNAM ZKRATEK A SYMBOLŮ

%	procento
ČR	Česká republika
DPH	daň z přidané hodnoty
Kč	korun českých
MJ	měrná jednotka
Sb.	sbírka
ks	kus
m	metr
m ²	metr čtvereční
m ³	metr krychlový
příp.	případně
vč.	včetně

1 ÚVOD

Moravská Ostrava je historickým jádrem města. Na jednom z jejích příjezdů však visí černá vlajka v podobě chátrajícího areálu s významnou památkou bývalých městských jatek v jejím čele. Tento areál v historii města plnil důležitou úlohu. Od svého založení prošel řadou rekonstrukcí a rozšíření, ale poté, co přestal sloužit svému původnímu účelu, již nikdo příliš nedbal na technický stav celého areálu, který se tak dočkal se již pouze neodborných a devastujících zásahů. V současné době, přes uznání jeho historické i architektonické hodnoty a prohlášení za kulturní památku, nezadržitelně chřadne.

Cílem této bakalářské práce je navrhnout v rozsahu územní studie další využití této památky a jejího okolí.

Bakalářská práce je členěna do kapitol. Po zjištění teoretických východisek a limitujících faktorů využití území se bakalářská práce zaměřuje na vlastní návrh celého areálu. Vlastní průzkum a fotodokumentace vytváří společně s výkresovou částí kompaktní návrh využití stávajících objektů a nově vybudovaných staveb dle schváleného územního plánu. Stěžejním bodem celé práce je komplexní urbanistický návrh ve dvou variantách. Obě varianty jsou popsány v návrhové části práce. Součástí celé práce je také ekonomické zhodnocení budoucích vynaložených prostředků.

2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

2.1 Územní plánování

Jedná se o nástroj organizace území, který se v ČR řídí především zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a prováděcími vyhláškami č. 500/2006 Sb. a 501/2006 Sb. Územní plánování vytváří předpoklady pro výstavbu s ohledem na ochranu a rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území a také urbanistického, architektonického a archeologického dědictví při respektování veřejného zájmu.

Při tom všem je nutné sladit zájmy všech zainteresovaných stran (samosprávy dotčených obcí a krajů, všech dotčených orgánů, které hájí veřejný zájem i soukromých zájmů), přičemž musí být vždy brán zřetel na udržitelný rozvoj území.

Územní plánování určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a pozemků. [4] [16]

2.1.1 Cíle územního plánování

Cíle územního plánování jsou definovány ve stavebním zákoně. Jde o vytvoření předpokladů pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, který uspokojí potřeby současné generace, ale bez ohrožení potřeb generací budoucích, s ohledem na životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území. Územní plánování soustavným a komplexním řešením zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území účelného využití a prostorového uspořádání území.

Veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti, které ovlivňují rozvoj území, koordinují orgány územního plánování. Ty také konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů.

V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umisťovat pouze stavby, zařízení, a jiná opatření určená pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, ochranu přírody a krajiny, veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků. Dále je zde možné umisťovat technická opatření a stavby, které zlepší podmínky jeho využití pro účely rekreace

a cestovního ruchu. Jde např. o cyklistické stezky, hygienická zařízení, ekologická nebo informační centra. Dané stavby, zařízení a jiná opatření včetně staveb, které s nimi bezprostředně souvisejí včetně oplocení, lze v nezastavěném území umisťovat, pouze pokud je územně plánovací dokumentace výslovně nevylučuje. Stavby technické infrastruktury lze navíc na nezastavitelných pozemcích zřídit pouze způsoby, které neznemožní jejich dosavadní užívání. [4]

2.1.2 Úkoly územního plánování

Mezi úkoly územního plánování patří zejména stanovovat koncepci rozvoje území a posuzovat potřebu změn v území a veřejný zájem na jejich provedení a jejich rizika, stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na řešení staveb a také určovat podmínky pro provádění změn v území. Mezi další úkoly patří také stanovovat v území podmínky vedoucí ke snižování nebezpečí přírodních a ekologických katastrof a také pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů určených na změnu území.

Úkolem územního plánování je také posuzování vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. [4]

Podrobně jsou úkoly územního plánování vymezeny v § 19 stavebního zákona č. 183/2006 Sb.

2.2 Územní studie

Územní studie představuje návrh vybrané lokality při respektování platného územního plánu. Může však prověřovat i možnosti využití území, které nejsou zcela v souladu s aktuálně platným územním plánem, a v některých případech může vést ke změně územního plánu. Studie prověřuje a navrhuje možnosti využití území včetně umístění staveb a jejich účel, řeší možné úpravy využití území včetně řešení problémů, které mohou ovlivňovat či podmiňovat využití a uspořádání daného území.

Pořizovatel pořizuje územní studii v případech, kdy to ukládá územně plánovací dokumentace, z vlastního nebo jiného podnětu. V zadání územní studie určuje pořizovatel její obsah, rozsah, cíle a účel.

2.3 Územní plán

Územní plán představuje základní koncepční dokument pro území obce sloužící k usměrňování jeho rozvoje a patří k základům jeho udržitelnosti. Ovlivňuje tak využití území dané obce a všechny, kdo na tomto území žijí. Územní plán určuje funkční regulaci území a vytváří urbanistickou koncepci, která slouží jako podklad pro následné vypracování regulačních plánů a rozhodování o využití území a možnostech umístění staveb. Územní plán se zpracovává pro jednu nebo i více obcí a stanovuje koncepci jejich rozvoje, jejich plošné a prostorové uspořádání, uspořádání krajiny, koncepci veřejné infrastruktury. Pořízení a schválení je v kompetenci daných obcí a jejich zastupitelstev. [16]

2.4 Limity využití území

Při územním plánování a návrhu koncepce využití určitého území jsou vymezeny limity využití území, které se musí respektovat. Tyto limity jsou vymezeny stavebním zákonem, podle kterého se jedná o omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů. Ty vyplývají z právních předpisů, případně jsou stanoveny na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývají ze samotných vlastností daného území. Jedná se například o ochranná pásma inženýrských sítí, chráněná krajinná oblast, evropsky významné lokality, území spadající do soustavy Natura 200 a podobně. [4]

2.5 Plochy občanského vybavení

Plochy občanského vybavení se vymezují za účelem zajištění podmínek pro přiměřené umístění, dostupnost a využívání staveb občanského vybavení a k zajištění podmínek pro jejich užívání v souladu s jejich účelem.

Plochy občanského vybavení zahrnují pozemky staveb a zařízení občanského vybavení pro vzdělávání a výchovu, sociální služby, péči o rodinu, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva, pro obchodní prodej, tělovýchovu a sport, ubytování,

stravování, služby, vědu a výzkum, lázeňství a pozemky související dopravní a technické infrastruktury a veřejných prostranství. [7]

2.6 Statická doprava

Parkování

Parkování je definováno jako umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikací pro vyřízení nákupů, návštěv, po dobu pobytu v zaměstnání nebo naložení a vyložení nákladu apod. [11]

Odstavování

Odstavování je definováno jako umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikací zpravidla v místě bydliště nebo v sídle provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá. [11]

Pozemní komunikace

Pozemní komunikací je dopravní cesta, která je určena k užití silničními a jinými vozidly a chodci, a to včetně zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a její bezpečnosti. Komunikace může mít charakter stavby (prakticky vždy u dálnic a silnic, ve většině případů u místních komunikací). Taková stavba je podle současné české právní úpravy samostatnou nemovitou věcí, která se nezapisuje do katastru nemovitostí, nebo může jít o pozemek či jeho část. To je typické u účelových komunikací. [11]

2.7 Technická infrastruktura

Technickou infrastrukturou se rozumí stavby, které slouží k vedení technického vybavení, jako jsou například vodovody, vodojemy, kanalizace, čistírny odpadních vod, stavby ke snižování ohrožení území živelními nebo jinými pohromami, stavby a zařízení pro nakládání s odpady, trafostanice, energetické vedení, komunikační vedení veřejné komunikační sítě a elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě a produktovody.

2.8 Hromadné garáže

Hromadné garáže jsou stavby určené pro veřejné nebo neveřejné parkování vozidel. Hromadná garáž se navrhuje jako monofunkční objekt nebo může být vestavěna do objektu s jiným funkčním využitím. Jejich provoz je zajišťován automaticky nebo přímou obsluhou, popř. jejich kombinací. [9]

2.8.1 Požadavky na funkční prvky

Bezbariérové užívání

Technické požadavky na bezbariérové užívání musí kromě jiného splňovat:

- vyhrazená parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené
- vyhrazená parkovací stání pro vozidla osob doprovázejících dítě v kočárku
- komunikace pro chodce, které splňují požadavky dle ČSN 73 6058
- bezbariérové rampy, schodiště a výtahy pro veřejnost pro bezbariérový pohyb chodců
- hygienické zařízení pro veřejnost

Pojízdné rampy (rampy pro vozidla)

Podle umístění se rampy dělí na:

- vnitřní (umístěné uvnitř objektu), kde je maximální povolený sklon u celých a šroubovitých ramp 15%
- vnější (umístěné vně objektu), kde je maximální povolený sklon u celých a šroubovitých ramp 10%

pozn.: při navržení zařízení, které zabrání namrzání vnějších ramp, lze u nich praktikovat stejný sklon jako u ramp vnitřních

Podle překonávané výšky se dělí na:

- celé (překonávají nepřerušeně výšku jednoho nebo i více podlaží)
- polorampy (překonávají polovinu výšky jednoho podlaží)
- vyrovnávací (překonávají zpravidla méně než polovinu výšky jednoho podlaží, většinou spojují část podlaží v jiné výškové úrovni nebo spojují podlaží s terénem)

- šroubovitě (překonávají celou výšku hromadné garáže se zřízenými vjezdy do jednotlivých pater
- parkovací (slouží jako vertikální komunikační prostor a zároveň jsou na nich zřizována parkovací stání)

Komunikace pro chodce

V hromadných garážích se nenavrhují trasy pro chodce a cyklisty přes vlastní parkovací plochu. U hromadných garáží s kapacitou nad 100 parkovacích stání v jednom podlaží a s předpokládaným častým pohybem chodců, jako jsou garáže obchodních center, se doporučuje navrhnout oddělené a označené trasy chodců. Rampy pro vozidla nejsou určeny pro pohyb chodců. V případě nutnosti použít stejné rampy pro vedení chodců a vozidel, je nutné podél těchto ramp zřídit chodníky se zvýšenou hranou o 0,08 – 0,2 m.

Hygienická zařízení

V hromadných veřejně přístupných garážích s parkovacími stáními pro více než 100 vozidel musí být hygienická zařízení pro uživatele, oddělené pro muže a ženy. Technické řešení těchto zařízení se navrhuje podle ČSN 73 4108. Vždy je nutné vzít v úvahu použití hygienických zařízení osobami těžce pohybově postiženými a navrhnout část pro tyto uživatele dle platného právního předpisu. [8]

Počet záchodů je dán vztahem:

$$p = \frac{x}{100} \times k$$

kde je

p počet záchodů zvlášť pro ženy a muže

x počet parkovacích stání

k koeficient, kterým je 0,7 pro samostatnou hromadnou garáž s plynulým příjezdem a odjezdem během celého dne a 1 pro garáže přístupné nárazově při kulturních akcích

2.9 Veřejná knihovna

Veřejná knihovna je volně přístupná knihovna. Svou nabídku orientuje také na služby a potřeby uživatele, jimiž jsou děti, mládež a dospělí. Jako komunikační místo nabízí knihy

způsobem volného výběru, je zde možno najít různé informace nebo přednášky. Součástí knihovny může být i artotéka (půjčovárna uměleckých předmětů), hudební oddělení, kavárna, pobytové prostory pro skupiny i jednotlivce. Prostory svým řešením nabízejí oddělené části pro všechny děti, mládež i dospělé včetně ploch pro různé aktivity, které plynule přecházejí do jednotlivých zón. [2]

2.10 Polyfunkční dům

Polyfunkční dům je stavbou, která sdružuje více funkcí svým provozem vzájemně slučitelných, může zahrnovat byty včetně domovního vybavení k jednotlivým bytům, jejichž souhrnná plocha je menší než 2/3 podlahové plochy domu.

Byt je soubor místností, případně jedna obytná místnost, která svým stavebně technickým členěním a vybavením splňuje požadavky na trvalé bydlení a je k tomu účelu užíván. Musí obsahovat hygienické příslušenství, které odpovídá požadavku na trvalé bydlení a společné uzavření celého bytu.

Obytná místnost musí splňovat požadavky na minimální plochu, která je 8 m². Pokud je byt tvořen pouze jednou obytnou místností, musí mít obytná místnost aspoň 16 m². Každá obytná místnost musí mít zajištěno přímé větrání, dostatečné denní osvětlení a musí být dostatečně vytápěna s možností regulace. [2]

2.11 Park

Park je část krajiny nebo města, ve kterém se nachází účelně navržená udržovaná zeleň. Park často obklopují některé z významnějších budov, kterými jsou například zámky. Údržba veřejného parku je zpravidla financována městem nebo městskou částí, na jejímž území se nachází, nebo majitelem přilehlé budovy. Funkce parku je především estetická a relaxační. Je nezbytnou součástí občanského vybavení pro zachování komfortu obyvatel ve městech. Lidé se do parku chodí procházet nebo jen posedět, děti si v parcích hrají. Typický park je tvořen stromy, chodníky pro pěší (příp. cyklisty), záhony s květinami, často i vodními plochami (jezířky, rybníky) nebo potoky. Součástí bývají dekorativní stavby - fontány, sochy aj.

3 SPECIFIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

3.1 Základní charakteristiky lokality

Ostrava jako statutární a zároveň také krajské město se nachází na rozhraní Slezska a Moravy, na severovýchodě České republiky, nedaleko hranice s Polskem. Ostrava je svým počtem obyvatel a taktéž rozlohou třetím největším městem České republiky, druhým největším městem na Moravě a největším městem v českém Slezsku. Ostrava je rovněž významným univerzitním a průmyslovým městem. Rozléhá se na soutoku řek Opavy, Odry, Odry a Ostravice v geomorfologickém celku Ostravská pánev. Město svou rozlohou 214 km² tvoří 23 městských obvodů, v nichž žije téměř 300 tisíc obyvatel. Ostravská aglomerace je tvořená obcemi Ostrava, Bohumín, Havířov, Karviná, Doubrava, Orlová, Petřvald a Rychvald. Má necelých 500 tisíc obyvatel a je tedy po pražské aglomeraci druhou největší aglomerací České republiky. [21]



Obrázek 1 Pohled na Ostravu z nové radnice; [21]

3.2 Historie Moravské Ostravy

Ostrava dostala jméno podle řeky Ostravice, která město rozděluje na moravskou a slezskou část. Území řešené v této bakalářské práci se nachází v městské části zvané Moravská Ostrava. Ta spolu s Přívozem tvoří historické jádro dnešní Ostravy. Jedná se o poměrně rozsáhlé území u soutoku dvou významných moravských řek Odry a Ostravice. Touto oblastí procházely významné obchodní cesty, které spojovaly středomořské

a západoevropské oblasti s Pobaltím. I dnes je považováno za vstupní místo do Moravské brány.

Osídlení území, na kterém dnešní Ostrava leží, je poprvé doloženo už ve starší době kamenné. Původní osada Moravská Ostrava, která byla situována kolem dnešního kostela sv. Václava, obdržela statut města mezi léty 1267-1279. O vsi Přívoz je první zmínka z roku 1377. Přívoz vznikl v místech brodu nebo převozu přes řeku Odru a tato osada byla charakterizována jako léno olomouckých biskupů. Moravská Ostrava se stala bohatým a prosperujícím městem, které v roce 1555 ves Přívoz odkoupilo.

V první polovině 16. století postavení města posílilo díky rozvoji řemeslné výroby, především soukenictví, tkalcovství a krejčovství. Významnou částí hospodářství se stalo také rybníkářství. Na počátku 17. Století město Moravská Ostrava disponovalo bohatou občanskou vybaveností zahrnující radnici, kostel, faru, školu a špitál, kterou využívalo asi 1 200 obyvatel žijících v 208 domech. Díky prosperitě města se zde usidlovala drobná šlechta z okolních statků a panství. Středem města bylo obdélníkové náměstí, nynější Masarykovo náměstí, na němž kromě radnice s věží stálo přes 40 měšťanských domů, kamenná kašna a od roku 1702 také mramorový sloup se sochou Panny Marie. Od 60. let 18. století prožívalo město období hospodářského vzestupu. Po ztrátě větší části Slezska se z Ostravy stalo pohraniční město. Došlo tak také k přesunu obchodních cest a městem tak začalo procházet zboží z Moravy do východních zemí. Důležitým mezníkem pro oživení hospodářského života na Ostravsku byl objev uhlí v roce 1763 v údolí Burňa v sousední Polské Ostravě. S pravidelnou těžbou však bylo započato až v roce 1787. Prvními známkami budoucího rozvoje byly počátky dolů na území Moravské Ostravy. Prudký růst aglomerace nastartovalo v roce 1828 založení železáren ve vsi Vítkovice olomouckým arcibiskupem Rudolfem Habsburským. V roce 1847 byla ves Přívoz napojena na železniční trať Vídeň – Krakov, což podpořilo rozvoj tvořící se ostravské průmyslové aglomerace a z původně zemědělské vsi se Přívoz přeměnil v průmyslové město. V roce 1830 žily v Moravské Ostravě necelé dvě tisícovky lidí, ale za padesát let přesáhl jejich počet 13 tisíc. Výrazně se zvýšil podíl německy a polsky mluvícího obyvatelstva.

K 1. 1. 1924 byla vytvořena tzv. Velká Ostrava, která přinesla sloučení sedmi moravských obcí v jeden celek (Moravská Ostrava, Přívoz, Mariánské Hory, Vítkovice, Hrabůvka, Nová Ves a Zábřeh nad Odrou). To významně ovlivnilo stavební vývoj města. Znamenalo to například dokončení stavby veřejné nemocnice na Fifejdách, zřízení nového městského vodovodu, postavení městské elektrárny a postupnou elektrifikaci města. V roce

1930 byla dokončena také budova Nové radnice, která byla největší radnicí v republice. Mezi další dominanty Moravské Ostravy patří také Divadlo Jiřího Myrona, Divadlo Antonína Dvořáka, Dům umění a vyrostla také řada obchodních domů, bank, církevních staveb a administrativně správních budov.

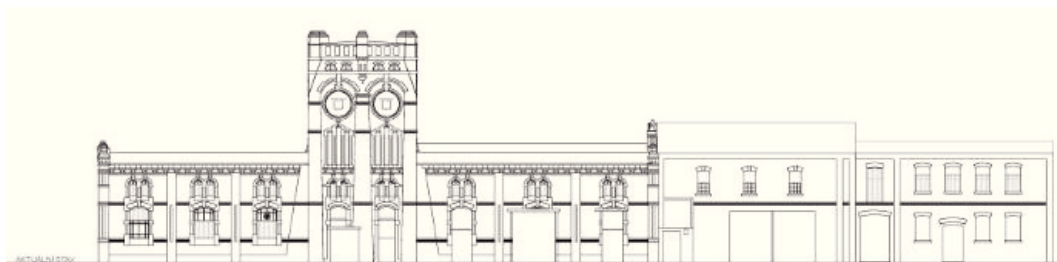
Po válce se Ostrava stala také vysokoškolským městem. V roce 1945 zde byla z Příbrami přeložena Vysoká škola báňská, dnešní Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava a v roce 1959 vznikl také Pedagogický institut jako nová vysoká škola. V roce 1964 byl tento institut přeměněn na Pedagogickou fakultu, nynější Ostravskou univerzitu se čtyřmi fakultami. Historické centrum města se stalo také sídlem nově vzniklých kulturních institucí, kdy vznikala nová divadla, v roce 1951 vznikla Státní vědecká knihovna a v roce 1955 začalo fungovat také krajské studio Československé televize.

K výrazným politickým a hospodářským změnám došlo po roce 1989. Ostrava se stala statutárním městem. V důsledku restrukturalizace průmyslu byla razantním způsobem utlumena důlní činnost a 30. června 1994 byly ukončeny více než dvě století trvající dějiny aktivního důlního podnikání v Ostravě. O čtyři roky později vyhasly také pece Vítkovické vysoké pece, které tvoří výraznou městskou dominantu. [19]

3.3 Městská jatka v Ostravě

S rozvojem města, nárůstem obyvatel a obytných domů, které dosud neměly vybudovanou kanalizaci, se dostala Moravská Ostrava koncem 19. století do hygienické krize. Město nemělo centrální jatka a veškerý odpad z porážek realizovaných v jednotlivých staveních stékal na přímo cesty. Výsledkem byla špína a zápach prostupující celé město a také šířící se choroby. Objevila se proto myšlenka tyto porážky centralizovat a spojit s dobytčími trhy a zlepšit tak hygienickou situaci celého města. V 70. letech 19. století byl dobytčí trh z Antonínova, dnešního Smetanova náměstí, přemístěn ke Stodolní ulici a k Frýdlantské dráze. Počátkem 80. let 19. století byl zrealizován návrh vybudování jatek a pro tyto účely byl adaptován obecní hostinec sousedící s dobytčími trhy, na což poté navazovala první fáze výstavby hal z režného cihelního zdiva a možnost domácí porážky byla se zprovozněním jatek zakázána. Přestože první návrhy počítaly s více variantami, kdy jednou z nich byla lokalita bývalého mrchoviště zhruba v oblasti dnešní Nové Radnice nebo v rámci uzenářského závodu, který v té době disponoval také chladírnou potřebnou pro skladování masa, zvolená

varianta poblíž stodolní ulice nakonec byla vybraná díky větší vzdálenosti od centra města spolu s ideální polohou u Frýdlantské dráhy. [17] [22]



Obrázek 2 Městská jatka – západní pohled; [20]

Jatka vznikla přebudováním původní stáje stávajícího hostince a u nich byla postavena nová nadzemní lednice. Stavitelem byl František Jurečka a pod jeho vedením byla jatka dokončena v roce 1881. Voda byla čerpána z přílehlé nádrže, která zásobovala jak lednice jatek, tak také hostinec. Kapacita jatek byla v té době asi 5 000 ks poráženého dobytka za rok.

Protože byla však jatka budována bez zohlednění rozvoje města a zvyšující se poptávce po mase, byla tato kapacita velmi brzy nedostačující a řezníci pod různými záminkami obnovovali domácí porážky. Proto již zhruba 9 let od jejich vybudování se muselo řešit jejich rozšíření a navýšení kapacity porážek. K tomuto účelu byly zpracovány dva návrhy, z nichž první počítal s rozšířením stávajících jatek zabráním půdy určené pro obytné domy, a druhá varianta počítala s přesunem celých jatek dále od centra. Přestože druhá varianta by byla vhodnější, zvítězilo zejména ekonomické hledisko a tedy levnější první varianta. Původní jatka tak byla rozšířena a zmodernizovaná, stávající chladárna byla zbořena a nahrazena novou a rozšířen byl také celý areál, kde vznikly nové chlévy, sklady a prostory pro porážku skotu. V roce 1896 byla k jatkám přivedena také nákladní vlečka z porážkové ulice. Kapacita jatek byla navržena na dvojnásobný počet poráženého dobytka, tedy asi 10 000 ks za rok. V roce 1897 byla postavena nová porážka a chlévy pro hovězí dobytek a v roce 1901 také nová dršťkárna.

Rozvoj města a nárůst obyvatel byl však tak prudký, že se mezi lety 1880-1995 počet obyvatel téměř zdvojnásobil a tak brzo i navýšená kapacita jatek přestala stačit. Proto došlo k dalšímu rozšiřování stávajících jatek. Opět byla zvažována také možnost přesunu jatek na jiné místo, což však představovalo vyšší finanční zátěž, protože pozemek se nacházel v záplavové oblasti a bylo by potřeba značných terénních úprav, a proto opět zvítězila méně vhodná, ale levnější varianta rozvoje stávajících prostor. V rámci této rekonstrukce byla v letech 1902-1903 vystavěna nová chladárna se strojovnou a kotelnou, která byla za pouhých

20 let existence jatek již třetí v pořadí. Architektonický návrh této nové chladírny zpracoval ostravský architekt Ignaz Felix a jednalo se o ústřední bod jatek. Tato budova byla jako jediná zdůrazněná věží s bohatě utvářenou historizující architekturou z režného cihelného zdiva, která měla tři patra. V prvním patře byla ochlazovna vzduchu, ve druhém patře byl vodojem a ve třetím patře byl kondenzátor vlhkosti. Další změna proběhla v letech 1909-1914, která byla tentokrát zaměřena na rozšíření chlívů. To ovšem vedlo k podstatnému rozšíření plochy zabrané jatkami, proti čemuž se vzbouřili obyvatelé okolních domů. Protože tímto počinem byla zabraná veškerá půda, kam se jatka ještě mohla rozšířit, musel být při stavbě nových budov kladen důraz na jejich fungování po technické stránce i v oblasti kapacity objektů minimálně dalších 20 let. Prostory mezi budovami byly vydlážděny nebo vybetonovány, dřevěné netrvanlivé úvazy byly nahrazeny železnými a došlo také k důslednému oddělení provozů jatek a dobytčího trhu.

Významnou roli plnila jatka během 1. světové války, kdy zásobovala Ostravu a okolí čerstvým masem a ve 30. letech 20. století se stala jedním z nejvýznamnějších podniků v okrese. S ohledem na dále rostoucí frekvenci porážek však byla opět vyvolaná potřeba dalšího rozšíření areálu. Znovu se oživila také myšlenka na přemístění jatek z centra města, na kterou se však nenašly finanční prostředky. V tu dobu se financovala např. Nová radnice a Župní úřad. Proto v roce 1926 došlo k další přetavbě stávajícího areálu. Ve výsledku však náklady na rekonstrukci byly 2x vyšší, než bylo původně počítáno (téměř 15 mil. Kč) a přesun jatek do nové oblasti, na který nebyly finanční prostředky, byl vyčíslen na 20 mil. Kč.

Největší změny proběhly v části u Stodolní ulice, kde byla zbořena nejstarší část areálu, kterou byl původní hostinec a také budova cejchovního úřadu a tyto objekty nahradila nová budova, jejímž spojovacím prvkem byla unikátní spojovací hala krytá dřevěnou příhradovou obloukovou konstrukcí, tzv. Stephanovou střešinou. Tato hala představovala spojnici všech důležitých provozů jatek a její konec na Porážkové ulici sloužil jako hlavní vjezd do jatek. Omítaná přístavba z 20. let náleží k realizacím v duchu německé nové věcnosti. Fakt, že náklady na přestavbu byly výrazně vyšší, než původní rozpočet a také negativní reakce k architektonickému a provoznímu řešení nové přístavby vyvolaly vlnu protestů proti další rekonstrukci jatek. Následný útlum v rozvoji a rekonstrukcích jatek přišel také díky okupaci a 2. světové válce.

Po skončení války se opět začal zvažovat další osud jatek. Vznikly další návrhy na její rozšíření, které však byly ihned zamítnuty. Protože nebylo žádoucí, aby jatka tvořila dominantu města, kterou by se po navrhované rekonstrukci a výstavbě sedmi patrové

chladírny s mrazírnou bezpochyby staly, začaly se hledat možnosti pro jejich přesun mimo centrum města. Začal se hledat vhodný pozemek a v roce 1965 se jatka přestěhovaly do nového a moderního masokombinátu v Martinově. Původní areál v centru města byl nadále využíván jako provozovny a skladiště, ale jeho technický stav již nikdo moc neřešil a celý areál začal chátrat. Tomu napomohly také neodborné zásahy do fasády objektu. [22]

Shrnutí

Městská jatka představovala historicky a architektonicky cenný komplex budov z režných cihel, který byl vybudován v roce 1881. Jatka fungovala až do 70. let minulého století, kdy se přestěhovala do nově vytvořeného masokombinátu v Martinově. Objekt městských jatek za svou historii prošel řadou rekonstrukcí vedoucích k jejich rozšíření a modernizaci ve snaze kapacitně uspokojit poptávku po mase. Volba umístění jatek se jevila zprvu jako vhodná a strategická, ale postupně zejména s významným nárůstem obyvatel a rozvojem města se jevilo jako vhodnější řešení vybudování nových jatek v jiné oblasti. Bohužel s ohledem zejména na ekonomické náklady takovéto varianty k tomu došlo až v roce 1965. Po přestěhování jatek do Martinova byl areál nadále využíván a jako poslední v něm sídlily Technické služby města Ostravy. V 90. letech byla část objektu zbořena. V současné době se jedná o torzo industriálního komplexu organicky začleněného do centra města. Z původního areálu centrálních městských jatek je nyní památkově chráněna a zároveň ohrožena chladírna, jako ústřední stavba celého komplexu. [17]



Obrázek 3 Pohled na městská jatka z Porážkové ulice

Celý areál a přilehlé pozemky včetně budovy bývalých jatek jsou v současné době majetkem soukromého vlastníka. Město o jejich odkupu již několikrát jednalo, a zatímco dříve všechna jednání selhala, v současné době je vedení města k dohodě o odkupu jatek i bývalého hobby marketu v Moravské Ostravě velmi blízko. [15]

4 ANALYTICKÁ ČÁST

4.1 Vymezení řešeného území

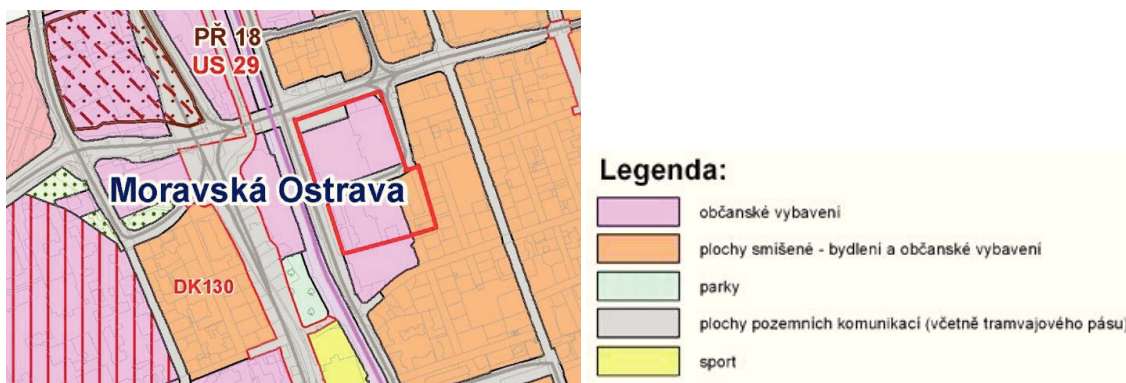
Řešené plocha se rozkládá na území městské části Moravská Ostrava a Přívoz v centru města Ostravy. Spadá do katastrálního území Moravská Ostrava a rozkládá se v těsné blízkosti jižní hranice historického jádra. Ze severu je toto území ohraničeno ulicí Českobratrská, na východě ulicí Pobíalova, na jihu ulicí Stodolní a na západě ulicí Porážková. Toto území je pro motorovou dopravu přístupné po místních obslužných komunikacích právě po výše zmíněných ulicích. Řešené území zaujímá plochu 28 500 m² a jeho přesné hranice jsou podrobněji vyznačeny ve výkresu č. 1 – širší vztahy (viz příloha).



Obrázek 4 Řešené území; upraveno podle [18]

4.2 Vazba na územní plán

Pro řešené území je zpracovaný územní plán, který byl aktualizován a nově vydán 21.5.2014, a nahradil tak původní územní plán z roku 1994. Podle hlavního výkresu urbanistické koncepce spadají plochy řešené lokality do ploch občanského vybavení, ploch smíšených určených pro stavby občanského vybavení a staveb pro bydlení a ploch pozemních komunikací.



Obrázek 5 Výřez územního plánu; upraveno podle [18]

4.2.1 Plochy občanského vybavení

Do ploch občanského vybavení patří pozemky staveb a zařízení občanského vybavení pro vzdělávání a výchovu, sociální služby, péči o rodinu, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu a ochranu obyvatelstva. Zástavba tohoto funkčního využití je charakteristická objekty velkého objemu s použitím výrazných architektonických a kompozičních prostředků. Všechny nové stavby musí svým objemovým a výrazovým řešením odpovídat charakteru zástavby převládající funkce a musí ji vhodně doplňovat, nikoliv ji narušovat nebo negativně ovlivňovat svým provozem.

Hlavní využití:

- budovy, zařízení a plochy sloužící k zajištění potřeb obyvatel širšího území (např. velkoplošné obchody a služby, administrativa, úřady, soudy, kulturní, sportovní, společenská a církevní zařízení, stravování, ubytování, vědeckotechnologická zařízení, výpravní budovy, nádraží, areály integrovaného záchranného systému, sociální zařízení – domovy důchodců, aj.).

Přípustné využití:

- provozní zázemí staveb a zařízení uvedených v hlavním využití, dopravní infrastruktura – silniční, cyklistické a pěší komunikace, parkoviště odpovídající kapacitě předmětných zařízení, vestavěná parkovací a odstavná stání, zastávky MHD, parkovací domy, čerpací stanice PHM, plochy pro zásobování, alternativní druhy dopravy – heliport, lanovky, visuté dráhy apod., technická infrastruktura, plocha pro odpadní kontejnery, podzemní kontejnery na komunální odpad, veřejné prostory a veřejná zeleň, vodní plochy.

Podmíněně přípustné využití:

- bytové domy, byty majitelů a správců daného zařízení integrované do hlavního nebo provozního objektu, lázeňská a rehabilitační zařízení, ústavy pro tělesně a duševně postižené, léčebny dlouhodobě nemocných, vězeňská a nápravná zařízení, stavby a zařízení pro reklamu, informaci a propagaci.

Nepřípustné využití:

- stavby a zařízení, které nesouvisí s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím

4.2.2 Plochy smíšené - bydlení a občanské vybavení

Plochy smíšené daného územního plánu zahrnují stavby určené k bydlení a občanskému vybavení integrovanému převážně v domech městského charakteru. Stavby tohoto funkčního využití jsou charakteristické vícepodlažní zástavbou o 3 a více nadzemních podlažích.

Hlavní využití:

- bytové domy, budovy, zařízení a plochy sloužící k zajištění potřeb obyvatel širšího území (např. obchody, služby, administrativa, úřady, soudy, kulturní, vzdělávací, sportovní, společenská a církevní zařízení, stravování, ubytování, vědeckotechnologická zařízení, zdravotní a sociální zařízení – ordinace, domovy důchodců, charitativní zařízení) samostatné nebo integrované do domů s bydlením.

Přípustné využití:

- provozní zázemí staveb a zařízení uvedených v hlavním využití (např. pomocné provozy, sklady, prostory technického vybavení předmětných budov, dílny údržby), dopravní infrastruktura – silniční, cyklistické a pěší komunikace, parkoviště a hromadné podzemní a nadzemní garáže pro osobní automobily, manipulační plochy, zastávky MHD, alternativní druhy dopravy – lanovky, visuté dráhy apod., technická infrastruktura - inženýrské sítě, plocha pro odpadní kontejnery, podzemní kontejnery na komunální odpad, veřejné prostory a plochy zeleně, sakrální stavby a stavby určené k náboženským účelům.

Podmíněně přípustné využití:

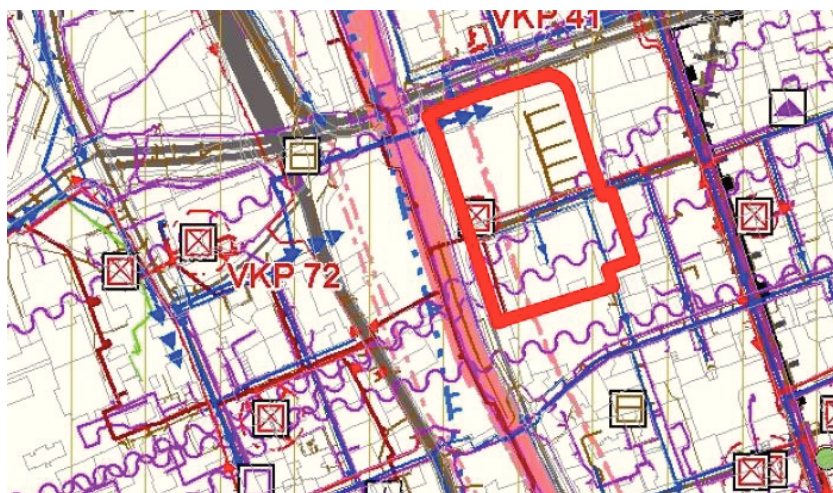
- rodinné domy, výroba, obchod a služby, které svým charakterem a kapacitou (hluk, emise, zápach, dopravní zátěž území, apod.) nesnižují kvalitu prostředí v této ploše, stavby a zařízení pro reklamu, informaci a propagaci

Nepřípustné využití:

- činnosti, stavby a zařízení nesouvisející se stanoveným hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím.

4.3 Limity využití území

Faktory limitující využití řešeného území jsou převážně ochranná pásma technického charakteru, tedy pásma podél sítí technické infrastruktury, která jsou stanovena platnými vyhláškami a normami.



Obrázek 6 Výřez výkresu limitů využití území; upraveno podle [18]

Dané území ovlivňuje existence těchto limitujících zařízení:

- vodovodní řady a kanalizační stoky do DN 500 - 1,5 m od vnějšího okraje potrubí
- vodovodní řady a kanalizační stoky nad DN 500 - 2,5 m od vnějšího okraje potrubí
- NTL a STL plynovody a přípojky - 1 m
- Podzemní elektrické vedení do 110KV – 1 m
- Radioreléové trasy – nejsou taxativně vymezeny
- Dráha celostátní a regionální – 60 m

4.4 Vazba řešeného území na katastrální mapu a majetkoprávní vztahy

Řešené území se rozkládá na 18 parcelách a čítá 28 500 m². Většina z těchto parcel je ve vlastnictví společnosti Janáčkova 22 – správa podniků a nemovitostí, s.r.o. Komunikace a přidružené pozemky jsou ve správě městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz. Pouze pár pozemků patří soukromým fyzickým či právnickým osobám. Podrobnější informace o jednotlivých pozemcích jsou uvedeny ve výkresu č. 3 – Výkres majetkoprávních vztahů (viz příloha)

4.5 Rekapitulace poznatků o vymezeném území

Řešená lokalita spadající do katastrálního území Moravské Ostravy se nachází v samém centru města. Je dobře dostupná z místních obslužných komunikací, které jsou ve velmi dobrém stavu. Ulice Porážková, která lemují řešené území ze západu, byla nově zrekonstruována a prodloužena a stala se přímou spojnici centra města s největším obchodním centrem Nová Karolina. Nejbližší zastávkou MHD je trolejbusová zastávka „Železniční zastávka Stodolní“ vzdálená 50 m, která byla nedávno nově vybudována ulici Porážková v bezprostřední blízkosti železniční zastávky „Stodolní“. Další 225 m vzdálenou autobusovou zastávku „Konzervatoř“ můžeme najít na ulici Českobratrská, která je silnicí II. třídy a zároveň hlavní dopravní tepnou procházející celým městským obvodem Moravská Ostrava. Tramvajová zastávka „Stodolní“ se nachází na ulici Nádražní v docházkové vzdálenosti 330 m.

Sousedícími objekty, které z východu lemují plochu území, jsou 2-4 podlažní stavby se sedlovou střechou. Přízemí těchto staveb slouží jako maloobchodní prodejny, ve vyšších podlažích jsou převážně bytové jednotky.

Přes výbornou polohu vzhledem k samotnému centru Ostravy, skvělou dopravní dostupnost a udržovanému okolí je plocha řešeného území značně zanedbaná.

Celé vybrané ploše řešeného území dominují dvě velkoobjemové stavby, soukromé parkoviště se 150 parkovacími místy a volná plocha. Jednou z výše zmíněných staveb jsou bývalá městská jatka, která zaujímají zastavěnou plochu 2 278 m². Tato stavba je v téměř dezolátním stavu. Protože se jedná o historicky velmi významnou stavbu, je nutné se postarat o její záchovu. V letech minulých byla stavba ve vlastnictví společnosti Bauhaus, a.s., který se

zavázal stavbu zrekonstruovat, ale svému závazku nedostál a nechal stavbu chátrat. Vzhledem k nejasným majetkovým poměrům, které nastaly mezi městem a společností Bauhaus se se stavbou dosud nic nedělo. Město se však snaží pro tuto památku najít vhodné využití. Byly zpracovány studie pro její budoucí využití a tak se snad městským jatkám blýská na lepší časy.

Druhou stavbou, která v řešené lokalitě zaujímá bezmála 5 500 m² zastavěné plochy je bývalý hobby market Bauhaus. Jedná se o halovou stavbu, která není v současné době nijak využívána a vlastník objektu hledá potencionálního kupce. Jediná využívaná plocha v území, je parkoviště, kdysi náležící přilehlému hobby marketu. Vzhledem ke katastrofálnímu stavu statické dopravy v samém centru města je toto parkoviště hojně využíváno a to i přes relativně vysokou cenu za parkování.

5 NÁVRHOVÁ ČÁST

Zadání bakalářské práce požaduje návrh územní studie ve dvou variantách. V obou níže popisovaných variantách bylo přihlédnuto ke schválenému územnímu plánu, všem vyplývajícím limitům území, existenci stávajících sítí technické infrastruktury a jejího stavu a dopravní infrastruktury, která je ve velmi dobrém stavu.

5.1 Varianta č. 1

První varianta je navržena jako nákladnější z pohledu jak finančního, tak stavebně technického. V tomto návrhu jsou zachovány oba velkoobjemové objekty.

První, významnější z těchto staveb, a to konkrétně bývalá městská jatka jsou zcela zrekonstruována a přitom je zachována jak jejich fasáda, tak jejich statika a nosný systém. Pro tuto stavbu je zvoleno nové funkční využití jako veřejná knihovna, městský archiv a knihkupectví. Součástí je veškeré hygienické zázemí, posluchárna, klidové zóny pro prezenční výpůjčky knih a jejich čtení, a kavárna pro větší komfort uživatelů. Bližší půdorysné členění není předmětem řešení bakalářské práce.

Druhý, stávající objekt halového typu je nyní nevyužíván. Jeho bourání a znovu vystavění by bylo finančně velmi nákladné a proto se v návrhu počítá s jeho zachováním, konkrétně tedy se zachováním jeho nosného systému. Celý objekt je nyní jednopodlažní, ale vzhledem ke své dostatečné světlé výšce, do něj bude vsazena nová stropní konstrukce, která z něj udělá plnohodnotnou dvoupodlažní stavbu, která bude sloužit jako centrum volného času. V objektu by se měly nacházet sály a tělocvičny, učebny a posluchárny, jídelna a veškeré příslušenství. Cílovou skupinou, která by měla využívat tento objekt, jsou především matky s dětmi, které díky absenci těchto center volného času tráví volný čas procházením nákupních areálů. Dále pak mládež a také senioři, na které se v dnešní době často zapomíná.

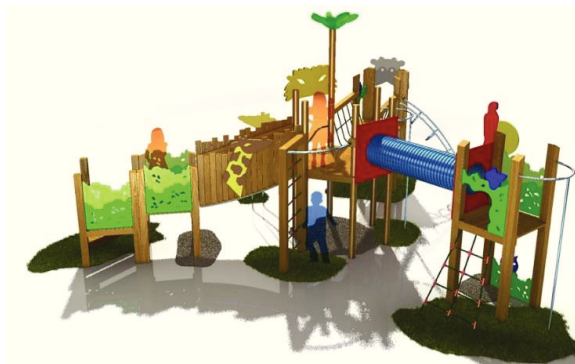
Součástí bakalářské práce je také posouzení návrhu staveb pro bydlení. Na jihovýchodní straně řešeného území jsou navrženy dva bloky polyfunkčních domů. Tyto domy jsou pětipodlažní (čtyři nadzemní a jedno podzemní podlaží) s valbovou střechou. V 1.NP je počítáno se smíšeným funkčním využitím občanské vybavenosti. Jedná se o kavárnu s cukrárnou o ploše 84 m², kosmetický salon o ploše 80 m², soukromou ambulanci

o ploše 93 m² a maloobchodní prodejnu o ploše 51,5 m². Zbylá plocha je určena jako komunikační prostory obyvatelům domu. V 2.NP, 3.NP a 4.NP jsou vždy 4 byty, celkem tedy bytů 12. Dva byty na každém podlaží jsou třípokojové, jeden dvoupokojový a jeden jednopokojový. Každý z bytů disponuje vlastní předsíní a prostornou lodžii. Všechny byty jsou přístupné z jedné společné chodby, na které se nachází úschovna kol a kočárků. Vzhledem k tomu je vhodně zvolena i velikost výtahové kabiny (vnitřní rozměr 1850 x 1500). Okna všech bytů jsou orientována převážně na jihovýchod a jihozápad, čímž je zajištěno dostatečné denní osvětlení. Vstupy do budovy jsou řešeny ze tří stran, obyvatelům bytů slouží dva vstupy, které jsou odděleny od vstupů do jiných funkčních celků. V podzemním podlaží, které spojuje oba bloky polyfunkčních objektů, se nachází podzemní garáže s 12 parkovacími místy pro každý dům, sklepy obyvatel bytů a technická místnost. Podzemní garáže jsou přístupné po nově vybudované obousměrné účelové komunikaci. Bližší údaje o dispozičním řešení jsou patrné z výkresu č. 11 a č. 12, které jsou součástí výkresové dokumentace.

Vzhledem k tomu, že Ostrava je brána jako město plné betonových ploch a ani nedávná rekonstrukce Masarykova náměstí v centru Ostravy nevytvořila žádnou zelenou plochu, zůstává v Moravské Ostravě krom Komenského sadů jen málo travnatých, účelně udržovaných ploch tvořící parky. Také z toho důvodu je na zbylé ploše řešené oblasti navržen park. Uprostřed parku je počítáno s fontánou, kolem které bude rozmístěno množství laviček pro relaxaci občanů. V ploše parku pak je několik altánů s posezením, které mohou využívat jak návštěvníci centra volného času, tak návštěvníci knihovny a obyvatelé přilehlých domů.

Součástí parku je také rozlehlé dětské hřiště, které je strategicky vhodně zvoleno ve značné vzdálenosti od komunikace pro vytvoření maximální bezpečnosti hrajících si dětí. Povrch hřiště je z gumového recyklátu, který je nejmodernějším a také nejpříjemnějším dopadovým materiálem na trhu.

Zbylý prostor je určen k využití dopravní, a to jak statické, tak dynamické dopravy.



Obrázek 7 Dětské hřiště

5.1.1 Napojení na dopravní infrastrukturu

Při návrhu byly zachovány všechny stávající komunikace. Plocha nově vzniklého areálu je tak přístupná jak z ulice Českobratrské, tak z ulice Porážkové. Nově je navrženo pouze vybudování obousměrné 38 m dlouhé účelové komunikace, která slouží jako příjezdová cesta k rampě náležící podzemním garážím polyfunkčních domů. Tato ulice bude označena dopravní značkou „Slepá ulice“. Druhá a zároveň poslední nově vybudovaná komunikace je rovněž účelová, je přístupná z ulice Porážkové a vede podél nově vybudovaného centra volného času. Tato komunikace má pouze zásobovací účel a na jejím konci je vybudováno obratiště pro vozy zásobování. Pro zvýšení komfortu uživatelů nově vzniklého areálu, je na ulici Janáčkova navržena nová autobusová zastávka. [14]

5.1.2 Napojení na technickou infrastrukturu

V řešené ploše je zajištěn přívod všech médií nutných k využívání staveb.

Uprostřed ulice Janáčkova vede jednotná betonová kanalizace o průměru DN 500. Při navrhování napojení stávajících objektů na kanalizaci, byla kanalizace rozdělena a do jednotné kanalizace nyní vedou pouze splaškové odpadní vody. Dešťové vody jsou nově vedeny zvlášť a přes retenční nádrže putují do vsakovacích bloků, které ušetří finanční náklady na jejich nakládání. Pouze u polyfunkčních domů je navrženo svedení dešťových i splaškových odpadních vod do stávající jednotné kanalizace.

Územím prochází stávající vodovodní řad DN 100 a DN 150. Nové vodovodní přípojky k objektům bývalého hobby marketu ani městských jatek není třeba zřizovat. Vzhledem ke skutečnosti, že místem budoucí výstavby polyfunkčním domů prochází vodovodní řad, je navržena jeho přeložka. Nově vybudovaná trasa přeloženého vodovodního řadu bude z polyethylenu a plynule napojena na stávající řad. Z této přeložky vedou vodovodní přípojky k polyfunkčním domům.

Nově bude prodlouženo plynovodní potrubí, které končí na začátku ulice Janáčkova a z něj budou připojeny všechny objekty řešeného území. Stejným způsobem bude řešen i přívod elektrické energie, která bude vedena do všech objektů vyjma bývalého Bauhausu ve stejné trase jako plynovod.

5.1.3 Městský mobiliář a zeleň

Pod pojmem městského mobiliáře se skrývá soustava prvků, které obohacují okolí a zvyšují komfort obyvatel. V celé ploše budoucího parku je navržena síť strategicky rozmístěných laviček a odpadkových košů. Je zde zakomponováno též pět dřevěných altánů, ve kterých je umístěno posezení v podobě stolů a míst k posezení. Všechny prvky jsou pevně ukotveny k zemi kvůli ochraně před krádeží.

V celém území se krom pár vzrostlých stromů, které tvoří východní hranici řešeného území, nenachází žádná zeleň. Z toho důvodu je v celém území navržena značná výsadba vysoké zeleně, převážně břízy bělokoré a jasanu ztepilého. Podél pěších komunikací k dotvoření příjemného dojmu bude v celém území vysázeno množství nízké zeleně – keřů.

5.2 Varianta č. 2

Varianta č. 2 také počítá se zachováním obou objektů. Bývalá městská jatka budou využita rovněž jako veřejná knihovna s městským archivem. Pro budovu bývalého Bauhausu je zvoleno budoucí využití jako dvoupodlažní parkovací dům. U něj se počítá s nonstop provozem a mimo krátkodobé parkování bude sloužit pro odstavování aut. Tento typ stavby je pro své využití zvolen jak z hlediska výborné dostupnosti do města, tak z hlediska nedostatečného počtu parkovacích stání v jeho centru. Součástí parkovacího domu je též autoservis, přístupný z ulice Janáčkovy.

Na volné ploše bývalého parkoviště bude vybudována pekárna s kavárnou. Její provoz by měli využívat návštěvníci parku, který bude vybudován na celé zbývající ploše, a též cestující MHD, jejíž nově vzniklá zastávka se nachází přímo před budovou pekárny. Posledním navrženým objektem je stavba podzemních garáží. Ty jsou přístupné pro motorová vozidla dvěma vjezdy z ulice Janáčkové. Komunikační prostor pro chodce je strategicky vyveden po schodišti poblíž nového dětského hřiště a zadního vchodu do knihovny. Tento vchod do podzemních garáží je na povrchu propojen chodníkem pro pěší ke známé a vyhledávané ulici Stodolní. Okolní plochy tvoří veřejný park.

5.2.1 Statická doprava

Pro celou lokalitu je navrženo dostatečné množství parkovacích stání v souladu s platnou normou. Nově vzniklá stavba podzemního parkoviště je navržena pro potřeby

návštěvníků knihovny. Počet parkovacích míst pro budovu veřejné knihovny byl spočítán dle vzorce z ČSN 73 6110 [14]

$$N = O_0 \cdot k_a + P_0 \cdot k_a \cdot k_p$$

kde je

N celkový počet stání pro posuzovanou stavbu

O_0 počet odstavných míst

P_0 základní počet parkovacích stání dle normy (1 stání = 20 m²)

k_a součinitel vlivu stupně automobilizace (viz str. 99 ČSN 73 6110)

k_p součinitel redukce počtu stání (viz str. 99 ČSN 73 6110)

Výpočet

$O_0 = 0$ předpokládaný počet odstavných míst

$P_0 = 2\,733$ m² podlahové plochy knihovny

$k_a = 1,25$ stupeň automobilizace pro Ostravu 1 : 2,0

$k_p = 1,0$ $A_D = 18,43$
 stupeň úrovně dostupnosti 2 nízká kvalita (dle Tab. 32 ČSN 73 6110)
 charakter území A (dle Tab. 31 ČSN 73 6110)

Zastávka	Dopravní prostředek	Frekvence spojů	Docházková vzdálenost	A_Z	A_C	A_N	A_P
Stodolní	Tramvaj 1, 2, 8, 9, 11, 18	30	330 m	7,7	1,4	9,1	6,59
Stodolní žel. st.	Trolejbus 105	3	50 m	1,17	18	19,17	3,13
Konzervatoř	Trolejbus 102, 103, 104, 105, 107, 108, 109, 110, 112 Autobus 38, 71	33	225 m	5,25	1,64	6,89	8,71
Index dostupnosti A_D							18,43

Tabulka 1 Výpočet indexu dostupnosti A_D ; upraveno podle [14]

$$N = O_0 \times k_a + P_0 \times k_a \times k_p$$

$$N = 0 \times 1,25 + 2773/20 \times 1,25 \times 1$$

$$\underline{N = 174}$$

Výpočtem bylo zjištěno, že při navrhovaném využití budovy veřejnou knihovnou bude potřeba vybudovat 174 parkovacích míst. U hlavního vchodu do knihovny, který je přístupný z ulice Porážkové se nachází parkoviště s 25 parkovacími stáními. Dalšíh 130 míst nabízí právě objekt podzemních garáží. Chybějících 19 parkovacích stání nabízí parkovací dům, který se nachází v přípustné docházkové vzdálenosti.

5.2.2 Městský mobiliář a zeleň

Městský mobiliář i zeleň je navržena ve stejném duchu jako ve variantě č. 1, s tím rozdílem, že u pekárny je matkám s dětmi k dispozici druhé, nově zřízené dětské hřiště. Vysoká zeleň je v parku směřována směrem k jeho obvodu z důvodu vystavění podzemní garáže právě pod tímto parkem.

6 EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ

Součástí projektu „Moravská Ostrava – revitalizace v Ostravě v okolí Bauhausu“ je ekonomické zhodnocení předběžných návrhů. Podkladem byl ceník pro průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury z roku 2015. Tento ceník je k dispozici na internetových stránkách Ministerstva pro místní rozvoj ČR. Průměrné jednotkové ceny pro obestavěné prostory byly získány ze stavebních standardů pro rok 2016.

6.1 Ekonomické zhodnocení pro variantu č. 1

Položka	Počet jednotek	Měrná jednotka	Cena za jednotku (bez DPH v Kč)	Cena celkem (bez DPH v Kč)	Cena celkem (vč. DPH 21 % v Kč)
SO 01 - bývalý hobby market - haly občanské výstavby	36 354	m ³	4 443	161 520 822	195 440 195
SO 02 - bývalá městská jatka - budovy občanské výstavby	20 502	m ³	6 318	129 531 636	156 733 280
SO 03 - Polyfunkční domy - domy byt. typové s konstrukčními soustavami	12 857	m ³	4 745	61 006 465	73 817 823
SO 03 - podzemní garáže - Budovy pro garážování, opravy a údržbu vozidel, strojů a zařízení	7 385	m ³	5 342	39 450 670	47 735 311
Celkem				391 509 593 Kč	473 726 608 Kč

Technická infrastruktura

Položka	Počet jednotek	Měrná jednotka	Cena za jednotku (bez DPH v Kč)	Cena celkem (bez DPH v Kč)	Cena celkem (vč. DPH 21 % v Kč)
Vodovod v zastavěném území HDPE DN 100, SDR 17	156	m	2 620	408 720	494 551
Kanalizace splašková - potrubí PP DN 150 uložené v asfaltové	99	m	10 900	1 079 100	1 305 711
Kanalizace dešťová - potrubí PP DN 150 uložené v nezpevněné	531	m	6 700	3 557 700	4 304 817
Plynovodní přípojka	275	m	1 103	303 325	367 023
Sloupy VO včetně podílu ceny kabelů	18	ks	48 378	870 804	1 053 673
Zásobování elektrickou energií - podzemní - NN	200	m	1 240	248 000	300 080
Celkem				6 467 649 Kč	7 825 855 Kč

Dopravní infrastruktura

Položka	Počet jednotek	Měrná jednotka	Cena za jednotku (bez DPH v Kč)	Cena celkem (bez DPH v Kč)	Cena celkem (vč. DPH 21 % v Kč)
Vozovka z asfaltových vrstev	3 750	m ²	1 224	4 590 000	5 553 900
Pěší komunikace - dlažba ze zámkové dlažby tl. 60 mm	3 020	m ²	1 066	3 219 320	3 895 377
Parkovací plochy	2 580	m ²	833	2 149 140	2 600 459
Celkem				9 958 460 Kč	12 049 737 Kč

Veřejná zeleň

Položka	Počet jednotek	Měrná jednotka	Cena za jednotku (bez DPH v Kč)	Cena celkem (bez DPH v Kč)	Cena celkem (vč. DPH 21 % v Kč)
Parkový trávník	4 180	m ²	27	112 860	136 561
Keře (šeřík obecný)	80	ks	100	8 000	9 680
Listnatý strom (jasan ztepilý)	46	ks	2 550	117 300	141 933
Celkem				238 160 Kč	288 174 Kč

Městský mobiliář

Položka	Počet jednotek	Měrná jednotka	Cena za jednotku (bez DPH v Kč)	Cena celkem (bez DPH v Kč)	Cena celkem (vč. DPH 21 % v Kč)
lavička	30	ks	8 000	240 000	290 400
odpadkový koš	12	ks	5 600	67 200	81 312
přístřešek na kola	2	ks	40 000	80 000	96 800
dětské hřiště	1	ks	650 000	650 000	786 500
fontána	1	ks	73 500	73 500	88 935
altán	5	ks	53 500	267 500	323 675
kontejnery odpadového hospodářství	15	ks	4 800	72 000	87 120
Celkem				1 450 200 Kč	1 754 742 Kč

Souhrn pro variantu č. 1

Položka	Cena celkem (bez DPH v Kč)	Cena celkem (vč. DPH 21 % v Kč)
Objekty	391 509 593 Kč	473 726 608 Kč
technická infrastruktura	6 467 649 Kč	7 825 855 Kč
dopravní infrastruktura	9 958 460 Kč	12 049 737 Kč
Veřejná zeleň	238 160 Kč	288 174 Kč
městský mobiliář	1 450 200 Kč	1 754 742 Kč
Celkem	409 624 062 Kč	495 645 116 Kč

6.2 Ekonomické zhodnocení pro variantu č. 2

Položka	Počet jednotek	Měrná jednotka	Cena za jednotku (bez DPH v Kč)	Cena celkem (bez DPH v Kč)	Cena celkem (vč. DPH 21 % v Kč)
SO 01 - bývalý hobby market - haly pro garážování, opravy a údržbu vozidel, strojů a zařízení	27 180	m ³	4 343	118 042 740	142 831 715
SO 02 - bývalá městská jatka - budovy občanské výstavby	20 502	m ³	6 318	129 531 636	156 733 280
SO 03 - kavárna - Budovy pro obchod a společné stravování	820	m ³	5 915	4 852 370	5 871 368
SO 04 - vertikální komunikační prostor z podzemních garáží - budovy občanské výstavby	152	m ³	6 318	960 336	1 162 007
SO 05 - podzemní garáže - Budovy pro garážování, opravy a údržbu vozidel, strojů a zařízení	12 375	m ³	5 342	66 107 250	79 989 773
Celkem				319 494 332 Kč	386 588 142 Kč

Technická infrastruktura

Položka	Počet jednotek	Měrná jednotka	Cena za jednotku (bez DPH v Kč)	Cena celkem (bez DPH v Kč)	Cena celkem (vč. DPH 21 % v Kč)
Vodovod v zastavěném území HDPE DN 100, SDR 17	122	m	2 620	319 640	386 764
Kanalizace splašková - potrubí PP DN 150 uložené v asfaltové vozovce	66	m	10 900	719 400	870 474
Kanalizace dešťová - potrubí PP DN 150 uložené v nezpevněné ploše	410	m	6 700	2 747 000	3 323 870
Plynovodní přípojka	240	m	1 103	264 720	320 311
Sloupy VO včetně podílu ceny kabelů	18	ks	48 378	870 804	1 053 673
Zásobování elektrickou energií - podzemní - NN	110	m	1 240	136 400	165 044
Celkem				5 057 964 Kč	6 120 136 Kč

Dopravní infrastruktura

Položka	Počet jednotek	Měrná jednotka	Cena za jednotku (bez DPH v Kč)	Cena celkem (bez DPH v Kč)	Cena celkem (vč. DPH 21 % v Kč)
Vozovka z asfaltových vrstev	2 200	m ²	1 224	2 692 800	3 258 288
Pěší komunikace - dlažba ze zámkové dlažby tl. 60 mm	2 875	m ²	1 066	3 064 750	3 708 348
Parkovací plochy	974	m ²	833	811 342	981 724
Celkem				6 568 892 Kč	7 948 359 Kč

Veřejná zeleň

Položka	Počet jednotek	Měrná jednotka	Cena za jednotku (bez DPH v Kč)	Cena celkem (bez DPH v Kč)	Cena celkem (vč. DPH 21 % v Kč)
Parkový trávník	4 210	m ²	27	113 670	137 541
Keře (šeřík obecný)	112	ks	100	11 200	13 552
Listnatý strom (jasan ztepilý)	38	ks	2 550	96 900	117 249
Celkem				221 770 Kč	268 342 Kč

Městský mobiliář

Položka	Počet jednotek	Měrná jednotka	Cena za jednotku (bez DPH v Kč)	Cena celkem (bez DPH v Kč)	Cena celkem (vč. DPH 21 % v Kč)
Lavička	30	ks	8 000	240 000	290 400
Odpadkový koš	12	ks	5 600	67 200	81 312
Přístřešek na kola	2	ks	40 000	80 000	96 800
Dětské hřiště	2	ks	420 000	840 000	1 016 400
Fontána	1	ks	73 500	73 500	88 935
Altán	5	ks	53 500	267 500	323 675
Kontejnery odpadového hospodářství	15	ks	4 800	72 000	87 120
Celkem				1 640 200 Kč	1 984 642 Kč

Souhrn pro variantu č. 2

Položka	Cena celkem (bez DPH v Kč)	Cena celkem (vč. DPH 21 % v Kč)
Objekty	319 494 332 Kč	386 588 142 Kč
technická infrastruktura	5 057 964 Kč	6 120 136 Kč
dopravní infrastruktura	6 568 892 Kč	7 948 559 Kč
Veřejná zeleň	221 770 Kč	268 342 Kč
městský mobiliář	1 640 200 Kč	1 984 642 Kč
Celkem	332 983 158 Kč	402 909 821 Kč

7 ZÁVĚR

Moravská Ostrava je jádrem historického centra. Na jejím příjezdu však na sebe upozorňuje chátrající areál s historicky významnou památkou městských bývalých jatek a opuštěný velkoobjemový halový objekt, v minulosti sloužícím jako hobby market.

Bakalářská práce se zabývá právě výhledovým řešením využití areálu v budoucnosti.

Po vlastním průzkumu byla zjištěná výborná dopravní dostupnost do samého jádra historického centra, dostačující technická infrastruktura a výborná poloha pro umístění staveb občanského vybavení. Využití areálu je navrženo ve dvou variantách se zachováním obou stávajících staveb, které však budou potřebovat velkou finanční injekci pro svou záchranu. V jedné z variant jsou v nyní prázdné ploše navrženy dva polyfunkční domy s podzemními garážemi. Objekt bývalých městských jatek se jeví jako nejvhodnější pro novou veřejnou knihovnu, čímž kulturně pozvedne svou hodnotu. Objekt bývalého Bauhausu je v jedné variantě navržen jako vhodný pro centrum volného času, ve variantě druhé jako parkovací dům. Po ekonomickém zhodnocení se zdá varianta č. 1, s umístěním staveb pro bydlení jako finančně nákladnější, avšak do území zcela zapadá a po subjektivním zhodnocení se zdá jako zajímavější.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Knižní zdroje

- [1] HASÍK, Otakar. *Územní plánování: pro rozsah studia jednoho ročníku*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2003, 94 s. ISBN 80-248-0282-1.
- [2] ŠRYTR, Petr. *Městské inženýrství*. Praha: Academia, 1998, 434 s. ISBN 80-200-0663-X.
- [3] ZDAŘILOVÁ, Renata. *Bezbariérové užívání staveb: metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. Praha: Pro Ministerstvo pro místní rozvoj a Českou komoru autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě vydalo Informační centrum ČKAIT, 2011, 193 s. ISBN 978-80-87438-17-6.

Zákony, vyhlášky a normy

- [4] Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- [5] Vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby
- [6] Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- [7] Vyhláška č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území
- [8] ČSN 73 4108 Hygienická zařízení a šatny
- [9] ČSN 73 6058 Jednotlivé, řadové a hromadné garáže
- [10] ČSN 73 5305 Administrativní budovy a prostory
- [11] ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- [12] ČSN 73 4301 Jednotlivé, řadové a hromadné garáže
- [13] ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- [14] ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Internetové zdroje

- [15] LESKOVÁ, Ivana. *Ostrava se asi ujme galerie Plato a koupí bývalý Bauhaus i jatka* [online]. 2016 [cit. 2016-04-11]. Dostupné z: <<http://ostrava.idnes.cz>>
- [16] MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ. *Co je územní plánování* [online]. 2016 [cit. 2015-10-15]. Dostupné z: <http://www.msk.cz/uzemni_planovani/>.
- [17] NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV, *Městská jatka v Moravské Ostravě* [online]. 2016 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: <<https://www.npu.cz/cs>>.
- [18] STATUTÁRNÍ MÍSTO OSTRAVA. Mapový portál. [online]. 2016 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <<http://gisova.ostrava.cz/>>.
- [19] STATUTÁRNÍ MĚSTO OSTRAVA – oficiální portál. *Historie Moravské Ostravy a Přívozu* [online]. 2016 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <<https://moap.ostrava.cz/cs/o-moapu/historie>>.
- [20] STAVBAWEB.DUMABYT.CZ *Městská jatka v Ostravě* [online]. 2016 [cit. 2016-03-17]. Dostupné z: <<http://stavbaweb.dumabyt.cz/mstska-jatka-v-ostrav-8812/clanek.html>>
- [21] WIKIPEDIA.ORG. *Ostrava*. [online]. 2016 [cit. 2016-04-03]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Ostrava#/media/File:Ostrava_CoA_CZ.svg>
- [22] ZÁHORA, Michal. *Smutný příběh jedné památky – Městská jatka v Ostravě* [online]. 2016 [cit. 2016-03-16]. Dostupné z: <<http://architektura.klenot.cz/architektura-v-cr/153-smutny-pribeh-jedne-pamatky-mestska-jatka-v-ostrave>>

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Obrázek 1 Pohled na Ostravu z nové radnice

Obrázek 2 Městská jatka – západní pohled

Obrázek 3 Pohled na městská jatka z Porážkové ulice

Obrázek 4 Řešené území; upraveno podle

Obrázek 5 Výřez územního plánu

Obrázek 6 Výřez výkresu limitů využití území

Obrázek 7 Dětské hřiště

Tabulka 1 Výpočet indexu dostupnosti A_D

SEZNAM PŘÍLOH A VÝKRESŮ

Příloha č. 1 - Fotodokumentace současného stavu řešeného území

Příloha č. 2 – Vyjádření správců sítí

Výkres č. 1 Širší vztahy

Výkres č. 2 Územní plán

Výkres č. 3 Majetkoprávní vztahy

Výkres č. 4 Aktuální stav

Výkres č. 5 Urbanistický návrh 1. varianta

Výkres č. 6 Technická infrastruktura 1. varianta

Výkres č. 7 Dopravní infrastruktura 1. varianta

Výkres č. 8 Urbanistický návrh 2. varianta

Výkres č. 9 Technická infrastruktura 2. varianta

Výkres č. 10 Dopravní infrastruktura 2. varianta

Výkres č. 11 Polyfunkční dům – půdorys

Výkres č. 12 Parkovací dům - dispozice

Příloha č. 1 Fotodokumentace současného stavu řešeného území



